Deutscher Bundestag **Drucksache 19/6736**

19. Wahlperiode 28.12.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Till Mansmann, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Thomas Sattelberger, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Benjamin Strasser, Katja Suding, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Standards und Rahmenbedingungen bei Fahrzeugdaten für die Mobilität des 21. Jahrhunderts

Das Internet der Dinge führt in allen Bereichen unserer Wirtschaft zu umwälzenden Veränderungen. Alle heute entstehenden wirtschaftlichen Ökosysteme führen zu verstärkter digitaler Interaktion, einer tiefer reichenden Integration der Wertschöpfungsketten und einer zunehmenden Abhängigkeit der Marktteilnehmer untereinander. Die wachsende Konnektivität, die Konvergenz von Hardware und Software, die Verbreitung smarter Sensoren und die wachsende Bedeutung von Big Data erfordern die Entwicklung neuer, umfassender Ansätze.

Datenverfügbarkeit, Wahlfreiheit für Halter und Nutzer und Vertrauen in die Sicherheit der Nutzung von Daten sind unabdingbar für die Funktionsfähigkeit sowie die Innovationsfähigkeit und das Wachstum dieser neuen digitalen Wirtschaft. Cybersicherheit und Datenschutz werden zum Dreh- und Angelpunkt einer zuverlässigen, nachhaltigen und sicheren Wirtschaft vor allem im Mobilitätssektor.

Ein wichtiges Element des digitalen Wandels in der Mobilität ist die Glaubwürdigkeit darüber, dass die Sicherheit von Daten und vernetzten Systemen gewährleistet ist. Neue Entwicklungen wie das automatisierte und zukünftige vernetzte Fahren sowie multimodale Nutzungsmodelle in der Mobilität hängen daher von den im Fahrzeug generierten Daten ab. In diesem Zusammenhang produzieren bereits heute moderne Autos eine große Menge an Daten, die in der Regel immer personenbezogen sind, soweit diese mit der Fahrzeugidentifikationsnummer („FIN“) verbunden sind. Fahrzeugdaten als Produkte der fortschreitenden Digitalisierung der Mobilität sind ein schnell wachsender Bestandteil in der Gestaltung und Nutzung von Fahrzeugen und Verkehrsinfrastruktur. Funktionelle gesetzliche Standards, die Innovation ermöglichen und Verbraucher- und Datenschutz gewährleisten, sind dafür die grundlegende Voraussetzung einer erfolgreiche Nutzung und der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Fragen der

Cybersicherheit, des Zugangs zu und Besitzes von Fahrzeugdaten sowie die Nutzung von Fahrzeugdaten in vielfältigen Geschäftsmodellen müssen daher heute angegangen werden, um innovative Mobilität zu ermöglichen. Rahmenbedingungen hierzu können aber nicht allein auf nationaler Ebene entstehen, sondern müssen auf europäischer und internationaler Ebene vorangetrieben und beschlossen werden. Hierbei fällt Deutschland als Automobilnation eine besondere Rolle in den Verhandlungen und in einer Vorbildfunktion zu.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie schätzt die Bundesregierung die aktuelle und zukünftige Bedrohung von Fahrzeugen in Deutschland durch Hackerangriffe ein?
2. Besitzt die Bundesregierung ein Konzept zur Sicherung von Fahrzeugen vor Hackerangriffen und welche Maßnahmen unternimmt sie konkret zu diesem Zweck?
3. Sind nach Ansicht der Bundesregierung Mindestanforderungen an die Cyber-Sicherheit bei neu zuzulassenden Fahrzeugen in Deutschland erforderlich?
4. Wie soll sichergestellt werden, dass die vom Fahrzeug erfassten und übermittelten Daten vor Veränderungen geschützt bleiben?
5. Welche Anforderungen und Bedingungen muss die zukünftige amtliche Überwachung der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Fahrzeugen erfüllen angesichts sicherheitsrelevanter Veränderungen und Manipulationsmöglichkeiten durch Software Updates?
6. Welche Schritte sind vorgesehen, um die Sicherheit bzgl. Fahrzeugdaten und -systemen über die gesamte Lebenszeit eines Fahrzeuges sicher zu stellen?
7. Wie können unabhängige dritte Parteien sicherstellen, dass im Fahrzeug Datenschutzstandards eingehalten werden und welche Softwareversionen installiert sind?
8. Wie sollen bei einer Veräußerung (Halterwechsel) und bei der endgültigen Außerbetriebsetzung eines Fahrzeuges die Datenschutzanforderungen der bisherigen Nutzer des Fahrzeuges sichergestellt werden?
9. Gibt oder gab es in dieser Hinsicht Gespräche oder Verhandlungen auf europäischer oder internationaler Ebene und wenn ja, wie hat sich die Bundesregierung dort bisher positioniert?
10. Sind die Anforderungen sowie die Umsetzung was Anonymisierung und Pseudonymisierung von Fahrzeugdaten anbelangt aus Sicht der Bundesregierung ausreichend?
11. Wie werden nach Kenntnis der Bundesregierung Fahrzeugdaten geschützt und ausgewertet nachdem sie einmal gesammelt wurden (Weitergabe, Auswertung, Speicherung, Datensicherheit) bzw. unter welchen Bedingungen und mit welchem Datenschutz werden die gesammelten Daten an Mehrwertdienste bzw. Dritte (Versicherung) weitergegeben?
12. Ist es Nutzern (Fahrzeugführer und/oder -halter) von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen möglich Entscheidungen zur Verwendung ihrer Daten mündig, situationsabhängig im Betrieb des Fahrzeugs und unter der Bedingung vollständiger Information zu treffen?
13. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuelle Regelung der Übertragung und Speicherung von Fahrzeugdaten allein über Original Equipment Manufacturer (OEM)-Server bezüglich des Verbraucher- und Datenschutzes?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

14. Soll der OEM zur Wahrung der Produktsicherheit Zugriff auf Fahrzeugdaten gewährt bekommen?

    Wenn ja, auf welche konkreten Daten und wie soll die Zustimmung des jeweiligen Nutzers eingeholt werden?

15. Will die Bundesregierung die Voraussetzung schaffen, das natürliche oder juristische Personen ein Eigentumsrecht an Fahrzeugdaten erwerben können und wenn ja, wie will sie dies tun?

16. Wer verfügt nach Kenntnis der Bundesregierung heute über die von in Deutschland zugelassen Fahrzeugen erzeugten Fahrzeugdaten?

17. Wem gehören nach Meinung der Bundesregierung die von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen erzeugten Fahrzeugdaten?

18. Wie will die Bundesregierung die Bereitstellung von nicht-personenbezogenen Mobilitätsdaten fördern, welchen Nutzen erhofft sie sich daraus und wie will sie verhindern das durch nicht-personenbezogene Mobilitätsdaten Verbraucher- und Datenschutzrechte verletzt werden?

19. Was sind die Ziele der Bundesregierung für zukünftige Verhandlungen zu Fahrzeugdaten mit Blick auf Zugangsrechte und -bedingungen sowie hinsichtlich der Entwicklung einer wettbewerbsfähigen Datenwirtschaft auf europäischer und internationaler Ebene?

20. Wie bewertet die Bundesregierung die Übertragung und Speicherung von Fahrzeugdaten allein über OEM-Server bezüglich der Frage des fairen Wettbewerbs?

21. Sieht die Bundesregierung aktuell die Notwendigkeit, die bestehende Praxis bezüglich der Übertragung und Speicherung von Fahrzeugdaten allein über OEM-Server zu ändern und wie will sie sicherstellen, dass diese Daten ohne Filterung oder Änderung an die interessierten Stellen (z. B. für hoheitliche Tätigkeiten oder staatliche Überwachung) weitergegeben werden?

22. Sieht die Bundesregierung aktuell die Notwendigkeit, eine von OEM-Servern unabhängige Übertragung und Speicherung von Fahrzeugdaten zu etablieren?

23. Welche Personen und Institutionen, sowohl der Öffentlichen Hand wie auch der Privatwirtschaft, müssen aus Sicht der Bundesregierung einen vollständigen oder teilweisen Zugang zu Fahrzeugdaten haben?

24. Welche Maßnahmen sind geplant, um berechtigten Kreisen diskriminierungsfreien und unverfälschten Zugang zu Fahrzeugdaten und -systemen zu ermöglichen bei gleichzeitigem Schutz vor unberechtigten Zugriffen oder Hacker-Angriffen?

25. Wie schätzt die Bundesregierung die Vor- und Nachteile von unabhängigen Servern von Drittanbietern, sogenannte Trust Center, im Bezug auf die Übertragung und Speicherung von Fahrzeugdaten ein, insbesondere mit Blick auf fairen Wettbewerb und im Vergleich zur aktuellen Praxis rund um OEM-Server?

26. Beabsichtigt die Bundesregierung sich auf Ebene der Europäischen Union, und insbesondere im Rat der Europäischen Union, für eine Regelung des Zugangs, der Übertragung und Speicherung von im Fahrzeug generierten Daten einzusetzen?

27. Wie kann im Bereich von Mobilitätsdaten das Zusammenspiel von Kartellrecht einerseits und Lauterkeits-, Verbraucherschutz- sowie Datenschutzrecht andererseits optimiert und besser verzahnt werden?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

28. Welche Verkehrsdaten der öffentlichen Hand sind nach Kenntnis der Bundesregierung bereits öffentlich verfügbar und welche sollen es im Laufe der aktuellen Legislaturperiode noch werden?
29. Welche Verkehrs- und Fahrzeugdaten sind nach Ansicht der Bundesregierung wichtig für Car2Car- und Car2Infrastructure-Projekte?
30. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, durch eine Regelung bezüglich des Zugangs, der Übertragung und Speicherung von im Fahrzeug generierten Daten die Fahrzeug- und Verkehrssicherheit zu erhöhen?
31. Welche Mobilfunkstandards werden nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen zur Übertragung von Fahrzeugdaten und insbesondere Over-the-air- (OTA)-Updates verwendet?
32. Welcher Mobilfunkstandard ist aus Sicht der Bundesregierung am besten geeignet, um die sichere und schnelle Übertragung von Fahrzeugdaten und insbesondere OTA-Updates bei Fahrzeugen zu gewährleisten?
33. Wie schätzt die Bundesregierung die Notwendigkeit von flächendeckendem, hochleistenden Mobilfunk für den zukünftigen Betrieb von Fahrzeugen in Deutschland ein und welche Konsequenzen zieht sie daraus für den Ausbau von 5G in Deutschland?

Berlin, den 12. Dezember 2018

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333